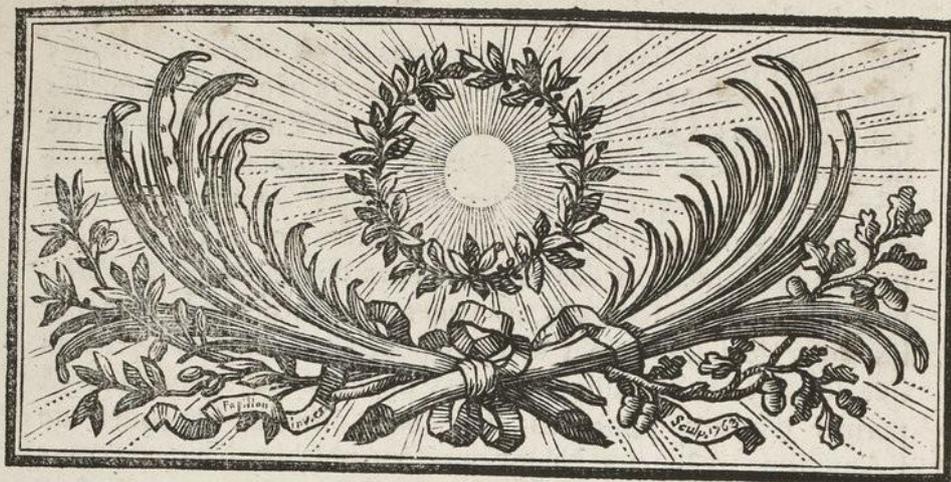


Année 1763 : le port de Fécamp est admis
pour le commerce des îles et colonies d'Amérique



A R R E S T
DU CONSEIL D'ÉTAT
DU ROI,

*Qui admet le port de Fécamp au nombre de ceux par lesquels Marine
il est permis de faire directement le commerce des Isles
& Colonies françoises de l'Amérique.*

Du 11 Avril 1763.

Extrait des Registres du Conseil d'État.

SUR ce qui a été représenté au Roi, étant en son Conseil,
par les Maire, Échevins & Négocians de la ville de Fécamp,
que leur port est assez grand pour contenir deux cents navires,
& que le bassin & chenal permettent d'y faire entrer des
bâtimens de trois à quatre cents tonneaux; situé au centre du

2

pays de Caux, on y peut trouver en abondance, non seulement les victuailles nécessaires aux équipages, mais même des farines pour les chargemens, & toutes les matières nécessaires pour les constructions: Qu'il est à douze lieues de Rouen, & à portée de tirer de cette ville & des autres du royaume, toutes les marchandises propres pour les Colonies: Que ce port a plusieurs avantages qui lui sont particuliers pour la sûreté des navires & le transport des marchandises de Rouen & de Paris; mais que malgré tous ces avantages, ils ne peuvent recueillir les fruits de leurs peines & soins pour le commerce, attendu que le port de Fécamp n'est pas un de ceux auxquels il est permis d'armer pour les Isles & Colonies françoises de l'Amérique: Que les Négocians sont obligés d'avoir recours aux ports qui ont le privilège de l'entrepôt, ce qui leur occasionne beaucoup de frais & de risques: Que plusieurs d'entr'eux se disposent déjà à armer & seroient suivis de plusieurs autres, s'il plaisoit à Sa Majesté leur permettre de faire directement le commerce des Isles, & d'ordonner qu'ils jouiront à cet effet, dans ledit port de Fécamp, du privilège de l'entrepôt, & des autres privilèges & exemptions portés par les lettres patentes du mois d'avril 1717, portant règlement pour le commerce des Isles & Colonies françoises de l'Amérique, & autres subséquens. Vû la requête desdits Maire, Échevins & Négocians de la ville de Fécamp, les lettres patentes du mois d'avril 1717, ensemble l'avis des Députés au bureau du Commerce & les observations des Fermiers généraux: Oûi le rapport du sieur Bertin, Conseiller ordinaire au Conseil royal, Contrôleur général des finances, LE ROI ÉTANT EN SON CONSEIL, a permis & permet auxdits Maire, Échevins & Négocians de la ville de Fécamp, de faire directement, par le port de ladite ville, le commerce des Isles & Colonies françoises de l'Amérique: Veut en conséquence Sa Majesté qu'ils jouissent de l'entrepôt, & des autres privilèges & exemptions portés par lesdites lettres patentes du mois d'avril 1717, ainsi qu'en jouissent ou doivent jouir les Négocians des ports admis à ce commerce, aux conditions de se conformer aux autres dispositions desdites lettres patentes & réglemens depuis intervenus. Et seront sur le présent arrêt toutes lettres nécessaires expédiées. FAIT au Conseil d'État du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le onze avril mil sept cent soixante-trois. *Signé* PHELYPEAUX.



Le commerce avec l'Amérique

Il y eut au cours du 18^{ème} siècle une forte demande en Europe de produits tropicaux . Les colonies, surtout américaines, fournissaient des produits de plus en plus demandés en Europe (sucre, café, tabac, coton, épices ...) ; en contrepartie, elles absorbaient les produits manufacturés venus d'Europe dont elles avaient besoin (outils, armes, tissus-textiles, du vin, de la farine, de la viande salée ...).

Il se développa ainsi au travers de l'Atlantique, trois types de commerce :

Le commerce en droiture qui désigne le commerce effectué par bateau en ligne directe entre l'Europe et ses colonies, ce dont nous allons parler ...

Le commerce triangulaire ou « la traite des noirs » La navigation ici passe par l'Afrique pour s'approvisionner en esclaves, une main d'œuvre nécessaire au développement dans les colonies d'une politique de culture .

La pêche hauturière de la morue ou de la baleine ; celle-ci était par elle-même strictement réglementée car elle avait, alors, une grande importance, non seulement parce que l'Europe consomme, en raison des jours maigres, beaucoup de poissons séchés ou salés, mais parce que la pêche en haute mer constitue, pour les flottes de guerre, une excellente pépinière de marins.

La fin des Grandes Compagnies

La Compagnie Française des Indes Occidentales, créée par édit du Roi de mai 1664, s'effondre rapidement, endettée de trois millions de livres elle est supprimée par Edit de décembre 1674 ; les terres et pays seront réunis au Domaine de la Couronne ; la Ferme du Domaine d'Occident fut adjugée à Nicolas Oudiette pour 350 000 livres ; elle sera par la suite réunie à la Ferme générale du Royaume ¹ .

Le système des concessions à des grandes compagnies, mis en place par Colbert, tourne ici à l'échec : au lieu de chercher à s'agrandir et à étendre le commerce et autres activités, les cessionnaires se contentèrent de revendre quelques îles et territoires, étant plus intéressés par le cours et la valeur de leur participation dans la Compagnie et aussi par leurs revenus personnels que par l'essor de la Colonie.

Dès lors, pour tenter une relance économique, de nombreux arrêts furent rendus pour exempter de tous droits de sortie les denrées, marchandises et fabrications destinées aux colonies ; de nombreux autres arrêts accordèrent la faculté d'entreposer dans les ports du Royaume les marchandises provenant des colonies ; également de nombreux arrêts de circonstances ou conjoncturels ...

Les arrêts en grand nombre contenaient alors des dispositions contraires ou difficiles à concilier ² , faisant naître de fréquentes contestations entre les négociants et l'adjudicataire de la Ferme. Il s'en suivit une réforme générale de 1717 , dont l'exposé reconnaît volontiers les incohérences de la période antérieure ...

Le système de l'Exclusif ³

L'exclusif colonial ou pacte colonial est un système par lequel une métropole maintient un monopole commercial avec ses colonies. Le territoire dépendant est ainsi contraint de vendre la totalité de ses productions de matières premières au pays auquel il est soumis. Dans le même temps, la métropole exporte librement ses produits manufacturés dans sa colonie, sans être soumise à la concurrence étrangère.

L'on parlait autrefois de « lois prohibitives du commerce des étrangers dans nos colonies » , aussi appelé « monopole du pavillon en faveur des armateurs métropolitains ». Le principe de l'exclusif était apparu dès le 17^{ème} siècle sous Colbert ; celui-ci ne pouvait être maintenue en temps de guerre

où l'on accordait meilleure place aux puissances neutres ; mais à chaque fois la paix revenue, il fallait renouveler les règles applicables avec leurs interdits, en 1698, en 1717 ...

Selon ce principe, les règles applicables étaient les suivantes :

- l'interdiction faite aux colonies de vendre leurs produits à d'autres pays qu'à la métropole,
- une autre interdiction pour elles de transformer les produits récoltés en produits manufacturés,
- la réserve exclusive au profit de la métropole du droit d'approvisionner ses colonies,
- la réserve au profit des navires français d'assurer le transport de tous les objets des colonies à la métropole ou dans les autres colonies.

Les agents métropolitains ont le monopole d'un péage qu'ils appliquent dans les deux sens aller et retour. Dans la colonie, l'Intendant, représentant l'État en matière de finances, de justice et de police, est seulement chargé de surveiller la bonne application de la règle.

Le système avait de nombreux avantages, mais également des détracteurs, notamment les colons : il était principalement favorable au Royaume et accessoirement à ses Colonies, de plus il y avait des brèches : celles-ci provenaient du commerce interlope et de la contrebande britannique ⁴ ...

Les lettres patentes d'avril 1717 portant règlement pour le commerce avec l'Amérique, avec privilèges dont celui de l'entrepôt.

« Le commerce colonial des îles d'Amérique est un privilège exclusif, réservé non plus comme celui des Indes orientales à une compagnie privilégiée, mais à l'ensemble des négociants des grands ports. Les Lettres Patentes de 1717 ont accordé ce privilège à treize ports métropolitains et il a été ensuite étendu avant 1763 à sept autres ports ».

Les treize ports initiaux prévus dès 1717 étaient : façade Manche : Calais, Dieppe, Le Havre, Rouen, Honfleur, Saint-Malo, Morlaix ; façade Atlantique : Brest, Nantes, La Rochelle, Bordeaux et Bayonne ; façade Méditerranée : Cette. Les sept ports supplémentaires de 1717 à 1763 : Marseille en février 1719, Dunkerque en octobre 1721, Vannes en 1728, Saint-Jean de Luz le 20 juillet 1734 ...

Des ports seront ajoutés après 1763 : il y aura donc Fécamp en 1763, Les Sables d'Olonne en 1764, Rochefort le 22 décembre 1775, Saint-Brieuc le 3 octobre 1776 ...

Le commerce direct et puis le commerce indirect

Article 2 des L P de 1717 : L'armement pour les colonies dans les ports désignés se fera avec un retour direct dans le port de départ, sous peine d'amende, sauf les cas de naufrages et accidents.

Une soumission à cette obligation est faite au départ auprès du greffe de l'Amirauté avec copie (expédition) au Bureau des Fermes.

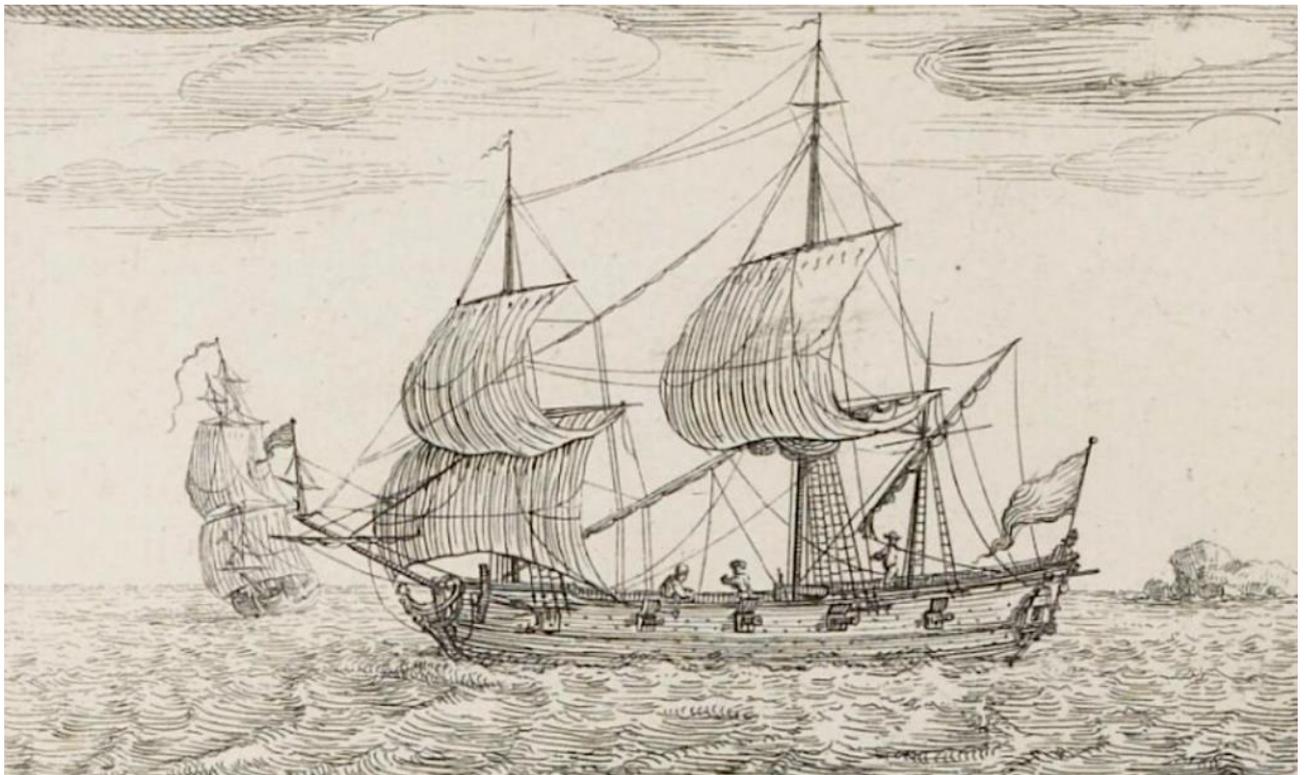
Le retour se fera dans les mêmes ports (article 15)

Article 3 : toutes les denrées, marchandises et fabrications en provenance du Royaume et à destination des Colonies seront exempts de tous droits autant de sorties que d'entrées (droits des provinces des cinq fermes, droits des provinces réputées étrangères, droits locaux de province à province, sauf ceux de la Ferme générale des Aides et Domaines) Article 15 : il en sera de même pour les marchandises et denrées de retour des Colonies (les droits du Fermier du Domaine d'Occident sauf le droit de 3% auquel ils seront sujets) y compris celles circulant de port à port ou à terre à la condition d'être mises sous scellés . Les sorties du Royaume leur sont défendues, sauf cinq denrées (sucres, indigo, gingembre, rocou et cacao) alors soumises à un étroit contrôle. Article 19 : certaines marchandises de retour des colonies et destinées à être consommées dans le Royaume paieront un droit d'entrée soit au fermier du Domaine d'Occident soit au fermier général des cinq grosses fermes ; les ports bretons de Saint-Malo, Morlaix, Brest et Nantes en seront exonérés, sans doute une résultante du traité d'union entre la France et la Bretagne, sauf pour les marchandises réintroduites dans une autre Province ...

Article 5 : Les denrées et Marchandises destinées aux Colonies en provenance d'un autre port que celui du départ, ne pourront être versées de bord à bord des navires ; elles devront passer par un magasin de l'entrepôt.

En 1746, alors que le port des Sables d'Olonne n'avait pas l'autorisation d'équiper des navires pour les Iles (il aura cette autorisation en 1764), les négociants de cette ville affrêtèrent quinze de leurs navires à ceux de La Rochelle, pour aller à Léogane, ville et port de Saint-Domingue, pour y charger de sucre et autres denrées de cette colonie, sous l'escorte des vaisseaux du roi » (source André Collinet). Pour Le Croisic et Pornic, les départs et les arrivées se font de Nantes, Le commerce indirect possédait en 1717 de nombreuses contraintes que la réforme de 1763 va considérablement alléger.

Au même titre que le commerce indirect, l'armement pour la pêche est souvent relégué en métropole dans des ports annexes d'une même « aire portuaire » par exemple Le Croisic, la baie de Bourgneuf et même Les Sables d'Olonne pour Nantes ; Dieppe, Fécamp et Honfleur pour le Havre et Rouen ; en 1786, sur les 192 banquais qui quittèrent la France, 26 étaient de Honfleur, 14 de Dieppe, 10 de Fécamp et 1 seul du Havre, lui qui avait pourtant été au milieu du XVII^e siècle, le premier port morutier du royaume (Jean François Brière).



Petite frégate de 10 canons pour les découvertes et le commerce des îles d'Amérique
Gravure Pierre Jacob Gueroult du Pas (1654-1740)

Concernant le port de Fécamp

L'année 1763 est cruciale pour les colonies françaises d'Amérique

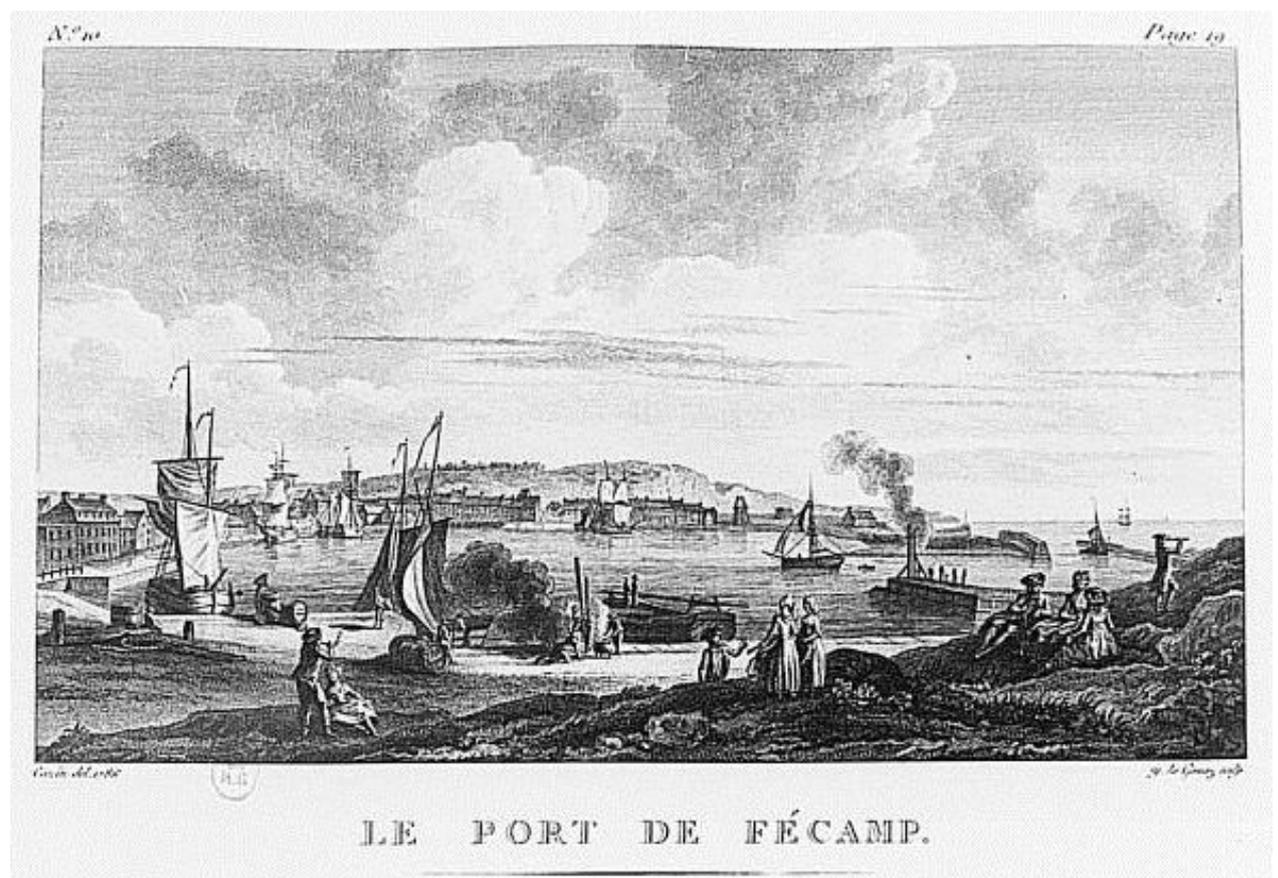
C'est la fin de la guerre de Sept ans ; le traité de Paris est signé le 10 février 1763 ; cette conclusion assure d'énormes gains à la Grande-Bretagne qui sort de la guerre en position de force ; pour la France, il s'agit d'une paix « humiliante qui achève une guerre honteuse ... »

En Amérique du Nord, la France perd le Canada et les îles au large du Canada sauf Saint-Pierre-et-Miquelon⁵, ainsi que les territoires situés à l'est du Mississippi.

Dans les Antilles, la France ne récupère que la Martinique, la Guadeloupe, Marie-Galante et Sainte-Lucie. Les autres îles françaises occupées deviennent britanniques. Cuba et les Philippines sont rendues à l'Espagne en échange de la Floride et de l'évacuation du Portugal.

En conséquence de cette guerre, la France, dans un premier temps, décide de ne pas augmenter les taxes, mais de financer sa dette par des emprunts. Or, avec une dette passée de 1,36 milliard de livres en 1753 à 2,35 milliards en 1764, et des revenus diminués par la perte des colonies, les taux d'intérêts vont grimper en flèche et finir par vider les caisses. Le gouvernement se voit bientôt contraint de modifier sa politique ; de nouvelles levées d'impôts vont être décidées afin de régler au plus vite l'endettement et de rebâtir une marine en perdition ; ces mesures seront très mal perçues par la population.

Fécamp sera sans doute l'un des premiers ports à « tester » une nouvelle politique coloniale suite aux pertes dues à la guerre, une politique qui, bon gré mal gré, aboutira à rompre le système de l'exclusif. L'arrêt du Conseil du Roi concernant Fécamp est du 11 avril 1763, soit deux mois seulement après le traité de paix ; la sollicitation de la Ville de Fécamp, l'instruction du dossier, les consultations et rapports devaient sans doute remonter à plusieurs mois auparavant, peut-être même les démarches préparatoires dataient-elles d'avant la guerre ...



Une nécessaire demande émanant de la ville et de son port

Pour être admis à exercer le commerce des îles et colonies d'Amérique, il fallait le demander, se sentir près et apte à réaliser ; la demande devait émaner de tous les corps constitués dans la cité : le Maire, les Echevins et l'ensemble des négociants de la Ville ; on cherchait ainsi à obtenir une sorte de cohérence et d'unanimité, et puis il fallait pour cette démarche avoir des arguments favorables :

La présentation d'un argumentaire

L'arrêt du Conseil rentre dans le détail :

Le port est assez grand pour contenir deux cents navires ...

Le bassin et le chenal permettent d'y faire entrer des bâtiments de trois à quatre cents tonneaux ...

Le port est situé au centre du Pays de Caux où l'on peut trouver en abondance, non seulement des victuailles nécessaires aux équipages, mais même des farines pour les chargements et toutes les matières nécessaires pour les constructions ...

Le port est situé à 12 lieues de Rouen, à portée d'obtenir de cette ville et des autres villes du Royaume toutes les marchandises propres pour les Colonies ...

Le port a pour avantage particulier la sûreté des navires et le transport (commode) des marchandises de Rouen et de Paris.

La consultation du Bureau du Commerce ⁶ et des Fermiers Généraux

Ces sollicitations des ports correspondaient à une sorte de demande de privilège ; elles se heurtaient donc souvent à l'une ou l'autre des institutions, à « d'autres privilégiés », comme le Contrôle général et de la Ferme ; ce nouveau privilège impliquait, disait-on, l'établissement de bureaux des Fermes, avec donc des frais fixes, que le commerce de ports peu importants ne justifiait guère. Il y avait souvent des réticences, des réactions routinières .

Ici le contenu des différents avis n'est pas rapporté, mais compte tenu de la décision finale, il avait été sans doute globalement favorable.

Le rapporteur Bertin, contrôleur général des finances

Henri Bertin (1720-1792) agit ici comme conseiller ordinaire au Conseil Royal ⁷ ; il fournit sans doute là l'un des derniers rapports, juste avant qu'il ne démissionne, comme il l'avait promis au roi Louis XV, avec la fin de la guerre ...

D'une façon générale les contrôleurs généraux des finances et les fermiers généraux, soucieux de percevoir des droits et de veiller au recouvrement de ceux-ci, s'opposaient à la liberté sans frais du commerce

Ici aussi les conclusions du rapport oral ne sont pas indiquées, là encore elles furent sans doute favorables ⁸ ...

La fin du système de l'exclusif

Ce que l'on appela « La rupture de l'Exclusif » se réalisa en deux étapes, en 1763 et en 1784, correspondant à des fins de guerre et retour à la paix :

Fin de la guerre de Sept ans : déjà en 1763, alors que l'Angleterre passait de la liberté commerciale qualifiée de « négligence salutaire » à une politique fiscale de surveillance, la France à l'inverse adopta un système semi-libéral, une forme d'exclusif mitigé inspirée par Jean Dubuc, le premier commis des Colonies ⁹ ; la liste des ports est maintenue mais elle sera complétée ; les ports non autorisés pourront commercer avec les colonies mais en passant par un port autorisé (commerce indirect). Voir la déclaration du 25 mai 1763 sur la liberté de circulation à l'intérieur et l'édit de janvier 1764 sur le principe de la liberté d'exportation des grains ...

Parmi les ports autorisés, ajoutés après 1763, il y aura Fécamp dès 1763, Les Sables d'Olonne en 1764, Rochefort le 22 décembre 1775, Saint-Brieuc le 3 octobre 1776 ... les colons français réclamèrent la réforme alors que les chambres de commerce s'y opposèrent et réclamèrent à l'inverse le maintien de l'exclusif intégral.

Fin de la guerre de l'indépendance américaine :

Avec l'arrêt du Conseil du 26 octobre 1784, il y eut une nouvelle réforme avec rupture complète de l'Exclusif et ouverture du commerce colonial à tous les ports et havres pouvant accueillir des navires de 150 tonneaux. Le port de Paimbœuf par exemple dispose de l'autorisation théorique d'équiper des navires pour les commerces privilégiés (droiture et traite négrière) à partir de cette réforme.

La liberté du commerce, chère aux Physiocrates, prenait donc le pas sur les méthodes colbertistes, en forme d'annonce prémonitoire de la fin de l'Ancien Régime, corrélative à la survenance d'une nouvelle ère économique ...

Conclusion : des balbutiements pendant la Révolution

Bien avant la Révolution française, le "Principe de l'Exclusif" avait « toujours été au cœur des critiques des colons », mais aussi des libéraux qui y voyaient une méthode artificielle pour favoriser uniquement des intérêts particuliers . Les tentatives de revenir à « l'Exclusif » seront perçues comme tyrannique par les grands colons aux Antilles françaises, qui constatent qu'ils peuvent parfois acheter ailleurs à meilleur marché, mais surtout vendre plus cher qu'à la Métropole, avec des coûts de transport plus bas, par exemple à la nouvelle nation américaine toute proche.

Ce grief envers l'Administration royale et l'espoir d'en finir avec les projets pour le rétablir l'Exclusif feront partie des doléances émises par la Révolution française.

Lorsqu'il prend le pouvoir en 1799, Bonaparte « envisage un retour à l'Exclusif, qui était pourtant devenu caduc dans les dernières décennies de l'Ancien Régime ».

Yves Duboys Fresney

Sources :

Le commerce colonial de la France à la fin de l'ancien régime ou l'évolution du régime de l'exclusif de 1763 à 1789 par Jean Tarrade université de Poitiers édition Paris, Presses Universitaires de France - 1972 -

Notes :

¹ En Amérique du Nord, dès la fin de la Compagnie d'Occident, d'autres Compagnies marchandes virent le jour, plus ou moins localisées, plus ou moins actives :

- La Compagnie de Plaisance créée par les Nantais au cours de la guerre de la Ligue de Augsbourg
- La Compagnie du Nord, fondée en 1682 à Montréal pour faire la traite des fourrures de castor
- La Compagnie de la pêche sédentaire en Acadie, concédée en 1682 par Denys gouverneur et lieutenant général pour le roi en toute l'étendue de la grande baie de Saint-Laurent (1682-1708).
- La Compagnie de la baie d'Hudson, abandonnée aux anglais aussitôt la paix d'Utrecht de 1715
- La Compagnie du Nord-Ouest concernant également la traite des fourrures, abandonnée à la guerre de Sept ans
- La Compagnie du Castor

² Voir un arrêt du Conseil du Roi du 6 octobre 1609 autorisant les habitants de Saint-Malo et Bayonne à trafiquer librement avec le Canada nonobstant les droits du sieur de Monts, lieutenant général du Roi en Nouvelle France.

³ Ce dispositif mis en place en 1717 n'est qu'un élément d'un plus vaste système d'octroi de privilèges instauré sous Colbert : il était nécessaire de recevoir une autorisation, en réalité un privilège, pour l'exercice de certains commerces.

⁴ Autant dans la Manche, les anglais luttèrent contre la contrebande dénommée smogglage, autant ils la pratiquaient eux-mêmes en Amérique pour contrarier le système français de l'Exclusif ...

⁵ Terre-Neuve avait été perdue dès le traité d'Utrecht de 1715.

⁶ Le Bureau du Commerce ou Conseil de Commerce créé vers 1700 était composé de la députation, des représentants des fermiers généraux ou surtout des membres délibérants - les commissaires.

⁷ Henri Léonard Jean Baptiste Bertin, né le 24 mars 1720 à Périgueux (Royaume de France) et mort le 16 septembre 1792 à Spa (actuelle Belgique), est un homme d'État français, contrôleur général des finances de Louis XV (1759-1763).

Il accepta en 1759 de devenir contrôleur général des finances au motif que la France était alors en guerre et que les finances étaient plus faciles en temps de guerre car tous les expédients sont alors permis. Mais il prévint Louis XV qu'il démissionnerait une fois la paix revenue, ce qu'il fit en 1763.

Il reçut alors, le 14 décembre 1763, un secrétariat d'État sur mesure, ayant des attributions diverses, un cinquième secrétariat d'État - qu'on appela le secrétariat de M. Bertin - un événement unique dans les annales de la monarchie. (source Wikipédia)

⁸ Les grands commis de l'Etat ne savait-il pas être aussi bien d'honnêtes courtisans ...

⁹ En fait, un grand débat sur l'Exclusif eut lieu en 1765 provoqué par Jean Dubuc, premier commis des Colonies, un créole. Une première enquête sur la liberté du Commerce avait eut lieu en 1701 ; certains ports fournirent un rapport ; celui de Saint-Malo émanait de M de La Motte Gaillard.